

LA REPUBBLICA ARGENTINA, L'IMMIGRAZIONE ITALIANA E LA SOCIETÀ DI...

Francesco Cambiagi





L A
REPUBBLICA ARGENTINA

L'IMMIGRAZIONE ITALIANA

E

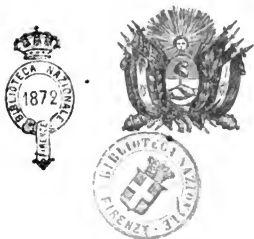
LA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE

ITALO-PLATENSE

PER

FRANCESCO CAMBIAGI

Cav. del R. Ordine Equestre dei SS. Maurizio e Lazzaro,
Socio della Società geografico-italiana,
e Console della Repubblica Argentina.



FIRENZE

TIPOGRAFIA DI GIUSEPPE MARIANI

Rizza V. Croce, 23.

1869.

410⁸
A

La colonizzazione all'estero è nelle condizioni economiche attuali il rimedio più efficace del pauperismo.
COHEN.

Tutti e nel tempo antico e ne' moderni hanno cantato il bel cielo d'Italia, l'aria sua purissima, la feracità delle sue terre, il genio de' suoi popoli e non pertanto, in quasi la metà delle sue provincie si mena misera vita o almeno non quale è promessa da tanta benignità di cielo.

La popolazione in Italia è di 85, 50 per ogni chilometro. Dopo l'Inghilterra, che conta 93 per ogni chilometro q. è la più numerosa. L'aumento annuale della popolazione, è in ragione di 0, 82 0/0, sicchè così continuando, in meno di un secolo sarebbe duplicata.

A' tempi addietro, stando al dir di taluni, pei quali la miseria è nulla, tutto la popolazione; questa era ricchezza. Per ventura tale non retto giudizio non governa più le menti: Ortes, Malthus e moltissimi altri lo combatterono e vinsero.

Ma se la densità della popolazione non è ricchezza, non è ricchezza neanche la fertilità del terreno, quando manchino i capitali e le braccia per renderli fecondi e produttivi.

I prodotti in Italia sono complessivamente calcolati a 5 miliardi dagli uni, da altri si fanno ascendere a 6 miliardi; ciò che darebbe un reddito di appena

lire 230 a 250 per ogni individuo all'anno.

La metà circa delle terre sono incolte; e quelle che sono coltivate, per la mancanza del capitale non producono quanto potrebbero, se si spendesse quanto in Inghilterra. Là le spese accessorie di coltura ammontano in media a 40 lire per ogni ettare; in Italia non sono che poco più di 4 lire, eccettuata l'Italia settentrionale, dove variano in media fra il 20 ed il 25.

Nè sono migliori le condizioni dell'industrie e del commercio; colpa anche qui la non sufficienza del capitale.

L'Italia, malgrado il suo suolo ubertoso, malgrado la eperosità e il buon volere del suo popolo, malgrado gli sforzi del suo governo non può vincere le difficoltà che incontra; e se non trova inutile l'opera sua, la trova però scarsa, e si vede impedita ad operare quei progressi che si vanno compiendo in altre nazioni.

Mentre in Inghilterra il capitale è in ragione di 686,75 per ogni abitante; di 293,35 in Francia; in Italia è appena di 188,27; e così la rendita netta delle terre coltivate, che in Inghilterra è dal 120 al 130 per ogni ettare; dal 119

al 127 nel Belgio, dal 110 al 125 in Francia; in Italia è dal 70 all'85.

La mancanza del Capitale, che aggrava le condizioni dell'Agricoltura, reagisce del pari sul commercio e sull'industria. Difficili le comunicazioni, ed in molte provincie, specialmente nelle meridionali, mancanti del tutto: l'agricoltura ancora allo stato medio-evale; le miniere in gran parte inesplorate; i boschi o manomessi da ingorda quanto improvvida avidità, o abbandonati; i ricchi frutti della natura per mancanza di trasporti, e soverchia difficoltà di recarli a qualche mercato, quasi che inutil merce in mano dell'agricoltore; e però nessuno slancio, non arditezza, — la inerzia e l'apatia, figlie e madri insieme degli stenti, e di quello scoraggiamento che nasce dal non veder modo di poter provvedere ai bisogni, e riparare ai malanni.

L'agricoltura, che è madre d'ogni industria, è per l'Italia la principale risorsa; la base d'ogni altro guadagno; è la pietra sulla quale si può e si deve erigere l'edifizio di quella prosperità cercata e in gran parte raggiunta da altri popoli. Ma l'agricoltura è lenta nei suoi prodotti; il capitale impiegato vuole molti anni per dare il suo frutto; spesso il primo non basta, ed è forza aumentarlo, aggiungerne un altro per non perdere, col fatto, ogni profitto *dell'avvenire*. L'agricoltore per porsi all'opera, ha bisogno di capitali a basso interesse, a lunghe scadenze, ed ammortizzabili a piccole rate, e per tutto questo è necessario che il capitale abbondi.

L'Italia è ricca di olii d'oliva. Si calcola in 200 milioni il suo prodotto annuo, ma nessuno potrà negare che l'Italia ha in sé di che darne molto ma molto di più, e che da quello che produce non trae tutto il guadagno che dovrebbe cavarne, e questo per le strettezze dell'agricoltore che ha bisogno di vendere innanzi tempo per pagare gli aggravi e le spese, per mantenersi, e per difetto di macchine per raffinarlo.

Presso a poco uguale è il prodotto del vino; ma le terre ne darebbero molto

più, se fosse perfezionata la coltura. Molti proprietari vedono scemata la loro vendita per mancanza di comunicazioni, costretti a consumare il prodotto sul sito. I nostri vini avrebbero un prezzo di gran lunga più elevato, se fossero fatti con quelle regole che la scienza e la esperienza danno, e perfezionati, come si perfezionano oramai in tutti gli altri paesi. e se facili modi di comunicazione mettersero in relazione i luoghi produttivi con le piazze di consumo.

La seta istessa che era pur ricchezza delle nostre terre in oggi dà uno scarso guadagno; e noi per lasciare maggiore, se non tutto, il profitto alla Francia alla Germania, e finanche alla Svizzera, esportiamo la seta greggia per importarla poi lavorata e così a tanto maggior prezzo, e abbandoniamo agli stranieri una industria, che fu un tempo la nostra gloria e ricchezza.

Non parliamo delle nostre frutta; ognuno sa come nelle provincie meridionali specialmente, immense tenute che si potrebbero dir boschi di agrumi, siano improduttivi per mancanza di comunicazioni.

Gli eterni detrattori degli Italiani danno di tutto ciò la colpa al carattere molle, alla innata infingardaggine delle popolazioni; menzogna, calunnia.

È la idea d'un profitto, la sicurezza di migliorare la propria sorte quella che spinge l'uomo al lavoro e lo rinfranca alla fatica. Togliete all'uomo la sicurezza dell'avvenire, e sarà inerte; l'uomo tende alla perfezione, ed alla prosperità; ma quando malgrado il lavoro, in onta agli stenti, alle fatiche, alle privazioni non vede possibile, o almeno probabile, l'uscire dalla miseria che lo affrange, colle braccia incrociate stà aspettando che provvida natura lo tolga ad una vita che per lui non ha attrattive di sorta, alla quale nulla lo lega, ma che tutto gli fa aborre.

Non è la laboriosità, non la attività che manchino agli Italiani, è la mancanza di capitali che tarpa loro le ali sulle quali saprebbero volare a ben alte regioni.

Quel carattere sobrio, e quei temperati costumi; quello spirito d'indipendenza, e quel sentimento di libertà; quell'innato bisogno di muoversi, di agire, di fare, quella forza dell'ingegno e quella valentia della mente, quell'arditezza sul mare, quello slancio nelle imprese che fecero grandi gli Italiani al tempo delle repubbliche, abbenchè divise, vivono e son forti tuttodì nelle popolazioni dell'Italia fortunatamente una.

Non manca la mente per concepire, non il cuore per operare; manca la forza che dà la vita e imprime il moto — il capitale — È la fiamma che manca al faro ed il faro non dà luce per guidarti alla prosperità.

L'Italia ha in sè il germe di ricchezza e di potenza, ma questo germe ha bisogno di essere vivificato; senza di questo, inerte rimane nelle viscere della natura, ed anzichè fecondarsi, si sterilisce.

Ed i tempi incalzano più di quello taluni non credano o faccian mostra di non credere.

È legge di natura che tutto deve ritornare là d'onde è venuto: il sole compie il suo giro, sorge, rifulge, riscalda, vivifica, fertilizza, ma poi torna all'ocaso per ricomparire di nuovo là dove apparve la prima volta al mondo.

Ed è per questa irresistibile legge della natura che noi tendiamo là donde sono venuti i primi nostri padri — verso l'Oriente.

Nè questo mancarono di prevedere le altre potenze. E provvidero infatti da anni molti; ed oggi le vediamo parate e pronte.

L'Inghilterra padrona di Gibilterra, di Malta, d'Aden, coi suoi stabilimenti sulle coste occidentali dell'Africa, signora nell'Indie, possente nel Kingapore e nell'Australia, coi vasti suoi scali nella Cina, nelle Filippine, nella nuova Galles del sud, nella nuova Zelanda, impadronitasi di Perim, e per le sue recenti vittorie nell'Abissinia destinata a raccogliere i frutti del commercio dei tanto famosi porti di Massonah e di Aduli, posti in facile comunicazione col distretto di Halai dove convengono le

carovane degli Abissini, e dei popoli fluitanti;

La Francia co' suoi vasti possedimenti alla Riunione, Pondichery, Madagascar, padrona dell'Algeria e della Corsica, coi suoi porti di Tolone e di Marsiglia, colle sue colonie alla Cocincina, da dove facile estende il suo commercio fin nella Cina, nell'alta Birmania, nel Tibet, e nel Siam;

L'Olanda colle sue colonie e coi suoi domini nell'Arcipelago della Sonda, colle sue isole di Celebes e le Molucche, padrona della metà di quelle di Timor, con Giava che signoreggia le due vie che dal Capo menano ai mari della Cina;

La Russia che va compiendo l'opera sua, facendo ogni anno nuove conquiste, e potendo minacciare di già, quando le piacesse, i possedimenti inglesi nell'Indie;

Se hanno mostrato di saper prevenire i tempi, son pur anche arrivate a tanta potenza in quelle contrade da lasciare all'Italia poca, o nessuna speranza di poter muover loro concorrenza non solo, ma neppure di poter arrivare a dividere, una, anche piccola parte di quei larghi profitti che esse trarranno dall'apertura del Canale di Suez.

Parlare dell'importanza di quell'opera sarebbe o audace pretesa, o stolidità; non vi è oramai chi non la conosca.

Per l'apertura di quel Canale non è sol che si abbrevi la strada alle Indie, gli è l'Oriente intero che si mette a giorno liero contatto coll'Europa; sono le Americhe che a noi si avvicinano; tutto un vastissimo mondo che si apre alla civiltà.

Sterminare contrade finora estranee, o quasi, al commercio, stan per aprirsi ai mercatanti; e la figlia ritorna alla madre, il vecchio mondo si unisce al nuovo.

L'industria troverà le sue materie prime; il cambio di queste coi suoi prodotti aumenterà il guadagno, il commercio mercè l'aumentato consumo fiorirà; nuove industrie si creeranno, e la rivoluzione non sarà completa che allora quando Oriente ed Occidente, Nuovo e Vecchio Mondo non sien più che una sola terra fecondata dall'industria, arricchita dal commercio, rafforzata dalla fratellanza

delle varie genti, ravvicinate dalla civiltà, fra loro unite dal comune interesse.

Ma perchè l'Italia possa trovar il suo profitto deve cacciarsi per la sola via che le rimane aperta, e che è per lei la più sicura. Essa deve spingere il suo sguardo al di là dell'Oceano, all'America del Sud; ma per poter tanto, deve concentrare i suoi sforzi in migliorare la sua marina, e renderla senza confronto superiore alle marine delle altre potenze d'Europa.

L'Italia non ha possedimenti in Oriente, e nondimeno le vecchie memorie le assicurano le simpatie di quei popoli. Ma le simpatie non sono la forza che è necessaria a proteggere i suoi nazionali. — Essa non ha merci da portare al canbio, perchè la sua industria non è sviluppata — ha nelle sue terre e nel suo popolo il germe, ma è lontano dal poter essere produttivo, perchè mancano ancora le comunicazioni; il capitale è caro, e oltre a ciò pensando che i miglioramenti dell'agricoltura dimandano molti anni per dare il loro frutto, non può non essere presa da scoraggiamento.

Ma se l'Italia non ha tutto questo, essa ha però la sua posizione geografica, ha la natura che la favoriscono, ha una marina, che ogni giorno va crescendo in forza e in bontà; ha le sue colonie nell'America del Sud.

Brindisi è la via più corta a Bombay; Genova, e dopo Genova, Venezia possono, purchè lo vogliano, contendere non solo, ma riportare senza grandi stenti, nè sacrifici, che sieno gravi, il primato sugli altri porti. Il commercio di transito e di trasporto a larga mano la compenserà di quanto non le è dato pel momento approfittare pel difetto delle sue industrie.

Compiuti i lavori al porto di Brindisi; finito il traforo del Cenisio; aperto il tronco che da Modena porta direttamente a Mantova, abbreviando così la via pel Brenner alla Germania; realizzato il progetto della ferrovia del Gottardo, qualunque sia la ulteriore destinazione, la linea d'Italia sarà sempre la più corta per arrivare a qualsiasi punto dell'Europa occidentale del Nord.

Le ferrovie Bombay-Calcutta, Suez — Alessandria, Aspinwal, — Panama hanno seguito il principio di quella grande trasformazione nelle correnti dei traffici mondiali che fra breve sarà portata a compimento coll'aprirsi del Canale di Suez e della Galleria del Cenisio — così scrive il cav. Cattaneo, Regio Console italiano a Liverpool.

Compiuta la ferrovia di New-York a San Francisco, i traffichi fra il Giappone e l'Australia, la Nuova Zelanda da una parte, San Francisco, Panama, e gli Stati Uniti d'America dall'altra, saranno abbreviati di oltre sei settimane, ed il canale di Suez potrà trovare una formidabile concorrenza in quella nuova linea recentemente aperta al commercio fra le Americhe e l'Asia.

Per l'Europa continentale poco monta che il commercio sia fatto per una via piuttosto che per un'altra; quello che a lei importa si è d'ottenere risparmio di tempo ed economia sulle spese. Non sarebbe altrettanto per l'Inghilterra la quale interessata come è ad accrescere ed alimentare il commercio nei suoi possedimenti nell'India e favorire il di lei movimento sulle sue ferrovie che dalle sponde occidentali del golfo del Bengala vanno a unirsi a Bombay, favorirà sempre con ogni sua forza i transiti per la via d'Italia, e Francia e Germania, anzichè per quella degli Stati Uniti pel Capo.

Liverpool, Newyork, San Francisco, Yeddo, Shanghai, Rangoon, Calcutta, Bombay, Brindisi, Parigi, Londra, saranno le principali tappe del commercio mondiale e lo saranno fra breve.

L'Italia padrona della Sardegna con Livorno, Genova, Savona, sul Mediterraneo; con Brindisi, Ancona, Venezia sull'Adriatico non ha a temere, quando lo voglia, nessuna concorrenza, ne è condannata ad aspettare ansiosa l'esito della concorrenza delle due nuove vie aperte al commercio mondiale.

Stando a quanto è detto nei *Commercial reports* dei consoli inglesi (1865 e 1866) il Giappone contribuirà, e non poco, a dar ricchezze e potenza all'Italia; e già

parecchi italiani hanno compreso quanto tutto vi abbia a guadagnarsi in quelle terre appena appena aperte al commercio europeo. L'Italia vi spende ogni anno non meno di 15 o 16 milioni in tanto seme di bachi da seta; grosse paccottiglie di merci sono già state importate, e la vendita riuscì facile e di largo profitto costà da incoraggiare a tentare altra prova su scala più grande. Il numero degli italiani andati a stabilirsi al Giappone è già assai rilevante, ed è a Yokohama dove concentrano le loro operazioni.

Il trattato colla Cina assicura agli italiani, tutti quei vantaggi dei quali godono la Francia e l'Inghilterra in quell'impero. Canton, Svaton, Amoy, Taichow, Ningpo, Schangai, Nankin, Chinkiang, Taiwanfoo, Tientsin, Chefoo, Niuchuang, Tamjui, Kiungeou, Thefoo, sono aperti alle nostre navi.

Bombay, centro del grande commercio dell'Impero Britannico nell'India; Calcutta, il porto di importazione ed esportazione della ubertosa vallata del Gange; Madras coi piccoli mercati di Cocandah Pondichery, Kovical, Tuticovin sulla costa del Malabar, Point-de-Galles Singopour per la sua posizione fra i possedimenti Anglo-Indiani e l'Arcipelago dell'Est, sulla via della China, e del Giappone, vicina all'Australia, al Siam ed alla Cocincina;

Le assidue cure ed i sacrifici dell'Inghilterra per fare dell'India il paese ricco di prodotti naturali ed i suoi porti, emporio del grande commercio d'Oriente;

Tutto questo deve rendere avvertiti gli Italiani di quanto abbiano da attendere dallo sviluppo del commercio in quelle contrade, e del sommo interesse che vi possono avere, malgrado la preponderanza delle altre potenze e tutte le difficoltà che loro creerà la concorrenza.

Coll'apertura del canale di Suez acquista una grande importanza la navigazione del Mar Rosso.

I vecchi pregiudizi sui pericoli di quelle acque son tolti; il Mar Rosso è quello che è ogni altro mare. Le terre, lungo le sue coste, sono pur esse ricche

di prodotti naturali; la civiltà non tarderà a fare di quei paesi altrettanti punti rilevanti di commercio coll'Europa.

Ma l'Italia non ha su quelle coste un sol porto, non ha una rada, non una colonia; manca di un sito che le possa servire a deposito di merci, ove occorra, e provvedere acqua o carbone, quando vi abbia il bisogno, e stazione di asilo, e di radobbo delle navi nel caso di infortunio.

È venuto il momento, in cui l'Italia deve riparare alle indolenze dei tempi passati, indolenze che in gran parte si vogliono attribuire alle tristi condizioni politiche, alle quali la avevano ridotta secoli di divisione e di servaggio.

Per l'opera di Mohamed-Ali, risorto a nuova vita l'Egitto, Alessandria divenne una delle più rilevanti piazze di commercio del Mediterraneo.

Ma gli italiani, o non se ne avvidero, od avvedutisi, loro mancarono i mezzi, od il volere; ed anzichè profittare di un commercio che andava ogni anno svolgendosi, lasciarono che ne godessero l'Austria e la Francia.

« Fra i vari porti destinati ad intermediari fra l'Oriente e l'Occidente, Marsiglia occuperà sempre il primo posto » diceva il Sig. Level Prefetto delle bocche del Rodano.

La linea infatti d'Egitto è servita a Marsiglia da tre compagnie, le quali fanno ciascuna tre viaggi al mese, ma di queste la *Frassinetti*, è in corrispondenza colla *Bombay and Bengal Steam ship company*, e cosa strana, le merci di Alessandria si mandavano, ed in parte si mandano ancora, in Italia, facendole passar per Marsiglia; ed a Genova a Livorno, a Messina si caricano su legni francesi merci italiane, destinate per Alessandria.

Già da anni i piroscafi francesi cauo il Mediterraneo, il Mar Rosso, l'Oceano indiano, i mari del Giappone e della Cina; il governo imperiale nulla risparmiò, e nulla risparmiò per attivare nei suoi porti il grande commercio di Oriente, tanto che il movimento del porto di Marsiglia da 800 m. aumentò a 4800 m. in appena 40 anni.

E così mentre gl'inglesi avevano 30 grandi piroscafi sul Mar Rosso, dodici i francesi, e nove l'Egitto, gl'italiani stavano aspettando la apertura del canale di Suez; e questo stà per aprirsi.

Che se gli italiani, sicuri come essi li sono, di aver quando lo vogliano, la prevalenza sul mare, nell'attendere seguir non vollero che i savi consigli di quella prudenza, che non è mai troppa, ed intesero di profittare dell'altrui scuola per diventar maestri, non saranno certamente da biasiunarsi; ma da biasimare altamente sarebbero se credessero doversi l'Italia arrestare a Suez, e così limitare la sua navigazione al Mediterraneo.

L'Italia deve rivendicare le antiche sue glorie non solo, ma anco l'avita sua possanza sui mari, e quella supremazia, per la quale tutto le ha dato la natura — suolo; acque e genti.

L'Italia ha avanti di se, oltre l'Egitto, l'India, la Cina, il Giappone e le Americhe, ed è là che più si deve spingere, perchè là ha il germe che può diventar fecondo. Se il commercio con quelle terre dell'Asia, fu già fonte di ricchezza per le repubbliche italiane del medio evo, quello colle Americhe sarà e deve esserlo per l'Italia rigenerata.

Alle linee Bombay-Calcutta, Suez-Alessandria, Aspinwal-Panama, gelosi gli americani contrapposero quella di San Francisco-New-York nell'intento di far del loro il paese intermediario fra l'Europa e l'Asia dei commerci dell'estremo oriente, ed all'oggetto di contrastare all'Europa quella supremazia, che è la meta de'suoi alti disegni.

I risultati ottenuti sulle linee di navigazione a vapore stabilite da San Francisco al Giappone, all'Australia, alla Nuova Zelanda da una parte, e da San Francisco a Panama dall'altra in coincidenza colle linee inglesi di Aspinwal all'Europa, son tali da far con tutta ragione ritenere che ultimata la linea ferroviaria fra New-York e San Francisco gli sforzi degli americani saranno coronati dei più fortunati successi.

L'Italia colle sue grandi colonie che ha nell'America può e deve profittare di questa concorrenza che si vuole creare dal Nuovo Mondo contro il Vecchio; non arrestarsi al canale, non accontentarsi d'un commercio che riuscirà sempre piccolo in confronto al grande commercio che si apre in quelle regioni, e spingersi ardita, dando la mano ai suoi fratelli, i quali hanno preparato il terreno, e son pronti a compir l'opera.

L'onorevole Celestino Bianchi nella sua relazione sul progetto di legge per approvare il trattato di commercio e navigazione concluso a Managua il 6 Marzo 1868 fra l'Italia e il Nicaragua, parlando della emigrazione italiana nell'America, così si esprimeva:

« L'immigrazione italiana nelle due Americhe è cospicua; forma a quest'ora »
 • numerose e ricche colonie, le quali ar-
 • recano vistosissimi vantaggi all'indu-
 • stria ed al commercio della madre pa-
 • tria. Sono ancora troppo imperfette le
 • notizie che si hanno degli italiani fuori
 • d'Italia perchè possa farsi del loro
 • numero e delle loro condizioni sociali
 • ed economiche una idea anche solo ap-
 • prossimativamente esatta. »

E più specialmente toccando della emigrazione nelle regioni del Plata soggiungeva:

« Possiamo calcolare che oggi sciol- »
 • gono dai porti di Genova e di Savona
 • circa 18,000 emigranti ogni anno, i quali
 • si indirizzano specialmente alle repub-
 • bliche del centro e del sud dell'Ame-
 • rica. Più di 120,000 italiani vivono
 • nelle regioni del Plata, esercitandovi
 • svariate professioni, fra cui quella
 • sola dell'orticoltura produce 4 milioni
 • l'anno. »

Di tutte le colonie italiane nell'America specialmente del Sud senza dubbio e per numero, e per danaro, e per influenza, la più rilevante è quella della Repubblica Argentina.

Il numero degli italiani nelle Repubbliche del Plata, si fa ascendere a 165 mila individui, dei quali la metà vivono nell'Argentina, avendo la supremazia del

commercio, della Marina, e dell'agricoltura.

La lingua italiana vi è parlata quanto la spagnola; i costumi italiani sono diventati costumi del paese; le scuole sono dirette da italiani che le hanno fondate come gl'istituti di Beneficenza; il commercio è fatto dagli italiani, i quali colla loro attività se ne sono resi padroni; la navigazione è per la maggior parte nelle mani degli italiani, che hanno già oltre 1200 bastimenti in quelle acque; e se si considera la somma dei depositi, ben si vede quanto sia lo spirito di parsimonia che li guida, e quanti devono essere i loro guadagni. A Buenos-Ayres per ogni 100 depositanti 30,50 sono italiani, e per ogni 100 milioni di piastre depositate 20 milioni appartengono ad italiani che tengono oltre 20 milioni di dollari presso la banca Argentina.

I depositi che vi fanno gli italiani non costituiscono la misura dei loro risparmi. A tal proposito piacemi ancor qui citare le parole istesse dell'onorevole Celestino Bianchi nella sua relazione sovra citata.

« Si calcolano, dice, a circa due milioni di lire all'anno gli assegni che soltanto gli italiani della Repubblica Argentina mandano alle loro famiglie nella Liguria. Ma quello che a noi preme si è che moltissimi, partiti di qui poveri, accumulano fuori, colla loro industria e col lavoro, ragguardevoli capitali, e poi tornano in patria trasferendovi la sede dei loro affari, e con la loro operosità e con l'esperienza acquistata divengono in paese novelli elementi di prosperità, esplicando maggiormente la vita commerciale e marittima. »

Quanto ai vantaggi che da quella colonia derivano all'Italia, ecco come si esprime lo stesso onorevole Celestino Bianchi sempre nella sua relazione suddetta.

« Il commercio, dice egli, del porto di Genova col Plata dà per ultimi risultati 15,458 tonnellate d'esportazione tutto con bastimenti di bandiera nazio-

nale; ed è forse in gran parte la ragione di quel meraviglioso accrescimento di costruzioni navali che si osserva per tutta la riviera ligure. (1).

« A questo proposito non si può deplorare abbastanza che la Società Transatlantica istituita in Genova per stabilire una regolare comunicazione fra quel porto e le Americhe, quantunque largamente sovvenzionata dal regno Sardo, non riuscisse all'intento e sarebbe grandemente a desiderarsi che quella impresa a cui oggi si potrebbero associare le forze riunite del nuovo regno, fosse con migliori auspici, ripresa ed attuata; poichè a tutte le ragioni che allora adduceva patrocinandola l'alto intelletto del conte di Cavour, si aggiungono adesso le più favorevoli condizioni di libertà che, per la soppressione delle dogane interne e per le transazioni internazionali, ha fatto ai commerci la nazione unificata. »

E gli Italiani residenti al Plata fra i loro lavori, e negli agi non dimenticano mai la madre patria. Non la dimenticarono nel 1848, non la scordarono nel 1859; diedero prova di averla sempre cara nel 1866, che, oltre ai soccorsi pecuniari di colà inviati; soccorsi pecuniari alle famiglie, che ora eccedono ogni anno i tre milioni di lire; buon numero di Italiani accorsero a pagare il loro tributo di sangue, abbandonando quanto avevano di più caro, parenti, amici, famiglia, ai propri interessi antepo-
nendo l'amore della terra natia, e il culto al grande principio nazionale.

Commercio, danaro, vite — presente e avvenire — ricchezza, e forza — ecco tutto quello che ha l'Italia in quei lontani paraggi; spetta a lei il saperne usare, e trarne profitto.

Non è mio intendimento il dilungarmi qui con cifre e dati statistici che raccoglierò in altro scritto per far conoscere i prodotti che da quelle terre possono

(1) Vedi *Iacopo Virgilio, delle immigrazioni transatlantiche degli Italiani*, ecc. Genova, tip. del Commercio, 1868.

trarre gli Italiani, e quali specialmente possano mandarvi con migliore fortuna a cambio.

Quei commercii i quali provocano, e sono vitale impulso all'industria sono i soli che sien produttivi, poichè nel tempo che sono adatti ai bisogni di un popolo, gli apprestano i mezzi per soddisfarli con largo profitto, e col minor sacrificio possibile.

E tale è il commercio che l'Italia può avere colle Americhe, e più precipuamente per ora, colle repubbliche del Plata.

Sino dal 1852 il Sig. Pietro Koster aveva chiesto ed ottenuto dal governo di S. M. il re di Sardegna un sussidio di cinquantamila dollari all'anno per la prima linea Italo-Americana da lui ideata.

Andato a monte il progetto Koster i Sigg. Rubattino e Comp. di Genova ed i Sigg. Draper e Comp. di Londra chiesero ed ottennero dallo stesso governo Sardo il sussidio per la linea Nord America, più un'annua somma di 50 mila dollari per la linea Italo-Sud America. Furono costruiti quattro piroscafi, *Vittorio Emanuele, Carour, Torino, Genova*, destinati al servizio per Genova e Rio Janeiro — disgrazie, avarie, fatalità fecero andare in rovina la impresa.

Nel 1859 il Sig. Edoardo Barrett, in allora luogotenente di marina, tentò far rivivere il progetto.

Ma la guerra in Italia, la rivoluzione negli Stati Uniti, che subito dopo scoppiò, rese vani, pel momento, gli sforzi del Sig. Barrett. Ma la idea non morì, rimase sospesa fino a che la questione venne messa nuovamente sul tappeto dai Sigg. Machay e Comp.

Una linea diretta dal Mediterraneo ai mari delle americhe offre senza dubbio maggiori vantaggi e maggiore economia di tempo, che l'attuale per Havre, specialmente per i prodotti di Lione e della Svizzera.

Ora i due porti più naturali per Lione e per la Svizzera, sono Marsiglia pel primo e Genova per l'altra.

La Svizzera mandando le sue merci

destinate per le Americhe a Havre ha 500 miglia da percorrere, mentre mandandole a Genova non ne ha che 130. Il transito delle montagne sul versante italiano costa meno che sul francese; le congiunzioni delle strade ferrate dall'una come dall'altra parte non lasciano nulla a desiderare.

Genova, essendo porto franco, non ispeziona le merci a sua destinazione, e non fa pagare aggravi; ciò che non è a Havre; sicchè la via di Genova, oltre al risparmio, sulle spese di trasporto, sulle tasse di assicurazione, ed oltre ai minori rischi ed avarie, ha pure il risparmio di dogana, e degli incomodi di visita doganale.

La grande economia della marina Italiana, la perizia dei suoi capitani, la bravura dei suoi marinai, intrepidi quanti altri mai fino all'audacia, l'eccellenza del materiale ha posto l'Italia nel grado di tener concorrenza alle altre nazioni; e la navigazione andò qui sempre crescendo specialmente dopo che per i trattati con tanta saviezza conclusi dal Conte Cavour, i porti inglesi furono aperti alla marina mercantile Italiana.

L'Italia posta nel mezzo dei due mari con Genova, Savona, Livorno da una parte; Venezia Ancona, Brindisi dall'altra, può con ugual fortuna e superiorità giovare di tutte due le strade; giacchè non è da credere, che aperto il Canale di Suez, venga totalmente abbandonata la via del Capo.

Il Commendatore Ribotty Ministro della Marina in Italia nella sua circolare del 9 Gennaio 1868 alle Camere di Commercio ed Arti del regno saviamente facendo loro osservare come il taglio del Istmo di Suez ed il traforo del Ceniso aprissero al commercio ed alla marina nazionale un brillante avvenire, e come pel moltiplicarsi dei traffici la navigazione in oggi rappresentata appena da qualche nave nei mari dell'estremo oriente sia chiamata ad affluirvi numerosa, a gareggiarvi colle estere marine come al presente avviene nei mari del levante, ed in quelli dell'A-

«merica del Sud» lor rammentava come il governo avesse già prima d'allora dato mano «a preparare il commercio italiano ai nuovi destini che gli si apparecchiavano.»

L'inchiesta d'ordine del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio aperta sul commercio orientale, i trattati di commercio conclusi specialmente colla Cina, col Giappone, e colle Repubbliche dell'America del Sud, sono senza dubbio ausiliari potenti, ma non è tutto, anzi non sono che il principio. È duopo condurre a termine l'opra.

La navigazione, e specialmente quella a vapore, non può esser l'opra d'un giorno, nè d'un solo individuo. Alle molte e profonde cognizioni, è necessario vada unita la esperienza; ai molti pericoli del mare è forza contrapporre sì possa la sicurezza d'avere un capitale, col quale far fronte ai danni, che in parte sono inevitabile conseguenza del mancare di esperienza e che solo col ripetersi dei viaggi si possono riparare, ed anco evitare; è necessario in fine il poter far fronte ai primi troppo scarsi profitti i quali non crescono sino che non s'abbia la garanzia la più piena della solidità morale, intellettuale e materiale di chi si accinge a sì ardua impresa.

Nè basta alla navigazione tracciar due punti, e dirle quasi — qui comincerai e qui ti fermerai — agitati in questa cerchia, prospera, e fatti grande. La navigazione per prosperare ha bisogno, d'avere avanti a se un campo vasto come è vasto l'Oceano, ampio come è ampio il mondo, libero come è libera l'aria — un bastimento che parte dal suo porto per una destinazione spesso non vi ritorna che dopo aver compiuti molti altri viaggi, e tanti anni dopo. ed è allora appunto che gli armatori hanno il maggior guadagno.

Gli armatori hanno bisogno di trovar carichi. Loro non importa di deviare, purchè il bastimento non debba correre in zavorra, e perciò è necessario l'aver estese relazioni, e conoscenze che non si possono improvvisare, ma che sono figlie

di un lungo andare e di una bravura non disgiunta da buon consiglio e anche da fortuna.

Abbiamo visti i sacrifici fatti dalla Francia per sviluppare la sua marina, e le immense spese sostenute, e che sostiene tuttodì quel governo.

Ma i suoi piroscafi sono su tutti i mari, e la sua navigazione primeggia su quella delle altre nazioni; abbenchè la sua natural posizione non sia la più favorevole per farle ottenere un primato che sol l'Italia le può contendere.

Non basta il concludere un trattato di commercio e dire agli armatori — andate, le vostre navi son libere e libero avete il commercio in quelle terre — non basta coprire una cattedra di lingua — non basta l'ordinare inchieste — sono savi provvedimenti, è vero, e sono degni di ogni lode; ma per incoraggiare la navigazione e far sì che essa prosperi e perduri, bisogna che anche il governo si unisca ai privati; sieno individui o società; e senza correre con essi parte del rischio, pur lor dia mano a poter far fronte a quelle perdite che sono inevitabili, poichè sono dettate dalla dura necessità e dalla natura stessa dell'impresa.

Il Governo italiano deve seguire l'esempio della Francia e dell'Austria e come la prima fu larga in sovvenire le sue società di navigazione, e la seconda a sostenere il Lloyd austriaco, così anche l'Italia, è convinta del sommo beneficio che le verrà da una linea di navigazione all'Oriente ed alle Americhe sicura e ben sistemata, mostrisi pronta a sostenere l'impresa, affinchè perduri e dia il suo frutto.

I sacrifici dimandati saranno pochi e certo inferiori a quelli sostenuti dalla Francia e dall'Austria, alle quali natura non fu sì larga, come all'Italia.

Riserbandomi, come già dissi, in altro scritto a mettere sott'occhio tutte le ricchezze che l'Italia, coadiuvata dalle sue colonie, può trarre specialmente dalle Repubbliche dell'America del Sud, e la necessità di aprire comode, sicure, regolari e frequenti comunicazioni fra i porti i-

italiani e quei paesi, piacerem per ora dar termine a queste mie brevi parole, ricordando il principio, che le imprese di pubblica utilità avvantaggiano le popolazioni in mezzo alle quali trovano il loro sviluppo più che non avvantaggino chi le esercita; profittano quelle del commercio, e dall'aumentato consumo traggono guadagno, mentre queste sono sempre esposte a pericoli, e molte volte subiscono perdite e danni ai quali, quando provida mano non le soccorra, non potendo riparare son tratte a rovina con danno di se stesse e delle nazioni alle quali dovevano servire e portar giovamento.

« Le littoral de la péninsule » dice il D. Pietro Maestri nella sua *Italie Économique* en 1867 « italienne avec ses trois grandes îles et ses cinq petits archipels, est plus étendu que celui de la France et même de l'Angleterre. Nos côtes ont plus de 5,400 Kilomètres, dont plus de 2,000 pour les îles, et 3,326 pour la terre-ferme. C'est sur ce vaste littoral, coupant et divisant comme un grand môle la Méditerranée fréquentée par les navires de tous les pays et redevenue le port commun et le centre du commerce universel, que l'Italie trafique avec les nations étrangères.

« Nous possédons trente-six ports sur la mer Tyrrhénienne, dont un tiers sont ou peuvent aisément devenir de premier ordre, surtout ceux de la Spezia et de la Maddalena, ports naturels des plus grands et des plus sûrs qui soient au monde. La Sicile a sur sa côte orientale, tournée du côté du continent italien, les trois magnifiques rades de Messine, d'Augusta et de Syracuse. Les rivages de la mer Ionienne et ceux de la mer Adriatique semblent moins abordables: cependant Tarrente et Brindisi peuvent redevenir ce qu'ils ont été pour les anciens; Ancône ne tardera pas à être un excellent port de commerce; entre Monopoli et Chioggia, on ouvre, sans que l'art ait besoin de grands efforts pour seconder la nature, vingt-trois refuges et abris, parmi lesquels pourront devenir des ports impor-

• tants ceux de Monopoli, Bari, Barletta, Manfredonia, Viesti, Ortona, sans parler • ici de l'estuaire vénitien qui, sous plusieurs rapports, restera toujours unique • dans son genre. Huit de nos plus grandes villes sont des villes maritimes, dont Naples est la plus remarquable. • La population des ces villes est de plus • des 1,300,000 italiens, qui unissent • aux mœurs et à l'espérance de la vie • de marin, les formes et les traditions • d'une civilité antique et d'une politesse • se pleine de charmes. »

L'Italia ha oltre 10,000 Capitani, e mastri di cabottaggio, circa 10,000 fra marinai e mozzi; un 340 e più costruttori di Bastimenti, oltre 10,000 operai nei vari cantieri ed arsenali; circa 4400 barcaiuoli e più di 18mila pescatori.

« La marine marchande » dice il sig. Maestri nell'opera succitata « si l'on y comprend la Vénétie, comptait, à la fin de 1865, 17,048 navires, de la portée totale de 722,263 tonneaux. De ce nombre 341, navires, de 124,391, tonneaux, faisaient des voyages de long cours; 1,452, de 324,936 tonneaux, le grand cabotage; 3,057, de 185,365 tonneaux, le petit cabotage et 11,202 de 81,202 tonneaux, parcouraient les côtes. En outre 6,552 navires faisaient le service des ports et des phares; et le montant du matériel destiné à la petite pêche était de 1,006 bateaux, de 6,369 tonneaux.

« Il y avait 190 paquebots marchands, de la force de 12,077 chevaux, et de 22,159 tonneaux, dont 88, de la force de 6,121 chevaux et de 13,717 tonneaux étaient à hélice.

« Les ateliers des constructions navales, sans comprendre la Vénétie étaient au nombre de 94; en 1865 ils ont lancé à la mer 796 navires, de 52,074 tonneaux. »

La ricchezza dei legnami di costruzione, l'abbondanza del ferro, specialmente nell'Isola d'Elba, e nella Lunbardia; del rame nella Toscana e nelle antiche provincie, la eccellente qualità delle canape che danno le vallate del Po,

il catrame che si ha nelle provincie meridionali, il prezioso materiale che essa possiede, le gloriose tradizioni mantenute sempre vive, e l'aumentato prestigio, assicurano all'Italia un posto onorevole fra le prime nazioni marittime del mondo.

Ed è di queste ricchezze, di questi pregi che l'Italia deve profittare, per guadagnarsi col primato sui mari quella ricchezza che le è necessaria per render feconda la sua terra e prospera la sua industria.

Fin' ora l'Italia ha tenuto troppo poco conto delle sue colonie.

« L'Italia, restituita a se stessa » dice l'onorevole Bianchi nella sua relazione sovranominata; « riprendendo con frutto le sue migliori tradizioni, dee ricercare adesso quali e quanti cittadini abbia sparsi sulla superficie del globo, e a tutti, dovunque siano, provare la sua potenza protettrice e le sue cure materne; e a quelli che di qui partendo vogliono tentarne il destino cercando altrove sorti migliori, facilitare il cammino, indicare il migliore indirizzo, il campo più adatto alla loro operosità, seguendoli sempre vigile e amorosa, senza porre inutili ostacoli o condizioni vessatorie.

» Così avremo quelle colonie libere di cui parla Cesare Balbo, che tornano a vantaggio della madre patria « per le migrazioni non più forzate nè esagerate, ma moderate, libere e meglio composte, per le relazioni commerciali, che fruttano più che le commerciali dipendenze, per la operosità reciproca, non più soggetta a sorerchierie ed errori reciproci, ma liberamente ed opportunamente crescente in tutte due per tutte quelle somiglianze e comunanze di sangue, nomi, lingua. (1)

E come la più importante, la più ricca, senza dubbio, fra tutte le sue colonie è quella del Plata, è la che deve dirigere i primi suoi sforzi e per ogni possibile modo sistemare ed accrescere

le relazioni commerciali fra l'Italia e il Plata, col renderle regolari, facili e sicure.

Ed a questo nulla può più giovare che recare finalmente ad effetto il grande concetto del conte di Cavour, al quale fino dal 1853 non sfuggiva la importanza delle colonie italiane del Plata, e ben prevedeva lo sviluppo che avrebbero potuto prendere in un prossimo avvenire con somma utilità delle popolazioni.

E per aumentare gli affari e render vive le relazioni e proficuo il commercio egli per offrire ai commercianti italiani, ed alle case stabilite all'estero un mezzo di corrispondenza pronta, facile, sicura, sentiva la convenienza ed il bisogno di servirsi dei piroscafi francesi od inglesi.

Cosimo Ridolfi, Gino Capponi, Iacini, Vincenzo Rossi, e ben'altri hanno parlato della miseria alla quale si trova dannata la agricoltura in Italia; miseria ad altro non dovuta che alla mancanza del capitale.

Nè si improvvisano i capitali. Lenti a formarsi, sono lenti del pari, se non più ad aumentarsi; e le molte volte accresciuti che sieno, si distruggono, ed è forza incominciare il lavoro; sicchè una nazione che vuole seriamente essere, nulla deve trascurare di tutto quanto le offre più sicura risorsa, e modo più pronto per provvedersi quel che le abbisogna — il capitale.

La Storia dell'Olanda e dell'Inghilterra, gli sforzi della Francia, son li per provare che una nazione che vuole essere grande, deve cercare la sua grandezza fuori del suo paese non colle guerre, nè con le conquiste che eternano gli odii e moltiplicano le difficoltà, ma col commercio che unisce, avvince, collega, e creando il sentimento del vicendevole interesse, cementa, ed eterni rende quei vincoli che fan prosperi gli Stati.

La linea di comunicazione fra le Americhe e l'Italia con tanto accorgimento ideata dal Conte Cavour, da lui così caldeggiata non poté aver la sua effettuazione per causa dei tempi non ancora

(1) Meditazioni storiche, pagina 330 e seguenti. Firenze, Lemonnier.

maturi. Ora le circostanze sono cambiate; ora è suonata l'ora, in cui l'indugio sarebbe fatale; è venuto il momento di agire. — Guai per l'Italia se si lascia sorpassare! guai se si perde timida o sonnacchiosa! Le altre nazioni si impadroniranno, ed essa malgrado tutte le sue ricchezze di natura, malgrado la incontrastabile superiorità che le viene dalla sua posizione geografica, e dalla bravura dei suoi marinai, malgrado i vantaggi che le offrono le sue colonie sarà vinta dalla invidia e dalla oposità delle altre nazioni rivali.

Al che vorremmo che più particolarmente rivolgesse l'animo il governo. Imperocchè noi non abbiamo, a parlare esattamente, proprie e vere colonie; abbiamo cittadini in gran numero colà emigrati, e che attendono ancora tutto quell'aiuto, di che la Inghilterra suole essere larga ai suoi emigrati. Solamente imitando l'Inghilterra giungeremo ad avere colonie vere e profittevoli alla madre-patria.

La linea Italo-Americana sarà fonte di immensa ricchezza e potenza per l'Italia; trascurata potrà essere la sua perdita e ruina.

Le più solide e cospicue case italiane residenti al Plata, ed alcune delle prime case Bancarie di Genova hanno già costituita a Buenos-Ayres la *Società di Navigazione Italo Platense*. Questa grande Società attualmente si è formata col capitale sociale di *ottocento mila pezzi forti*, diviso in 1600 azioni nominative di 500 p. f. ciascuna, da aumentarsi quando lo esigerà lo sviluppo delle operazioni della Compagnia.

I vapori sono della portata di 1725 onnellate Inglesi (1980 Italiane) e della forza di 150 cavalli, secondo la formula del Governo Inglese, colla velocità media di 10 miglia per ora.

Ciascun vapore ha un regolare comodo per 300 passeggeri, e tolto lo spazio occupato dalla macchina, dal carbone, dai passeggeri e dalle provviste, rimane un residuo di 975 tonnellate per le mercanzie che potrà portare in ciascun viaggio, coll'immersione di 13 1/2, piedi Inglesi.

Un esatto calcolo del capitale impiegato e degli introiti per 12 viaggi completi di gita e ritorno in un anno, dà il guadagno netto del 46 per 0/0 in pro degli azionisti, oltre il diritto di fare un viaggio gratis di andata e ritorno in prima classe su i piroscafi della compagnia.

Gli statuti furono già approvati ed autorizzati dal Governo Argentino.

La Commissione Direttiva di questa Società si compone dai

Sigg. Jayme Llavallo Pres.)	
• Maurizio Pennano	} Membri Titolari
• Achille Maveroff	
• Tommaso Pietranera ed	
• Eduardo Molina	

e dai supplenti signori

Iacobo Parravicini Vice-Presidente
Giuseppe De-Carabassa
Francesco Moreno
Domenico Romanelli
Domenico Chichero

Nè questo è tutto. Ci viene assegnato essere loro pensiero di formare un *Lloyd Italo Platense*, al quale prenderebbero parte gli altri Italiani delle repubbliche dell'America del Sud, aumentando in proporzione il Capitale.

I vantaggi che ne verrebbero all'Italia sono troppo evidenti per spendervi sopra molte parole. Oltre all'impulso che verrebbe dato al commercio ed alle industrie, agli immensi vantaggi che ne risulterebbe la Nazione dall'aumentata ricchezza dei suoi, quello non sarebbe certamente lieve di vederla affrancata dalla necessità in cui essa oggi si trova di doversi servire della marina inglese e della francese per tener vive le sue relazioni colle proprie colonie.

E noi facciamo voti perchè il Governo Italiano venga in aiuto alla impresa.

Nè crediamo riusciranno vani, quando pensiamo che le Colonie giovani non tanto al Commercio ed alla Marina quanto alla industria universale, e sono base della prosperità di una Nazione.

Avvertenza

La società anonima di Navigazione a vapore — ITALO-PLATENSE — ha un consultore nella persona dell'Arr. Michele Esteves Sagui; ha pubblicati i suoi Statuti, accompagnandoli dal Progetto di una Società di Navigazione, sempre a vapore, per Genova, Napoli, Rio della Plata e viceversa, ed ha aperta la sottoscrizione per l'acquisto delle azioni. — Questi Statuti sono stampati dai Fratelli Pellas di Genova.



